

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

**Bilderdownload:**

[www.binnenhafen.de/presse](http://www.binnenhafen.de/presse)



Verladung von Rotorblättern für Windkraftanlagen  
am Hafen Dresden. (Bild: Sächsische Binnenhäfen)

■ **Sächsisch-tschechische Kooperationen ab Dresden**  
**„Ganzheitliche logistische  
Lösungen – und der Kunde  
im Fokus“**

**Wenn von „Dresden“ und „Wasser“ die Rede ist, kommen einem zuerst die verheerenden Hochwasser 2002 und 2006 in den Sinn. Kaum zu glauben, dass die Binnenhäfen entlang der Oberelbe normalerweise eher mit zu wenig als mit zu viel Wasser zu kämpfen haben: Die Schifffahrt auf der Elbe ist vielfach durch Niedrigwasser und Sandbänke behindert. Trotz dieser Widrigkeiten entwickeln sich die sächsischen Häfen – indem sie nach Norden und Osten blicken: Als Hinterlandhub für die Seehäfen im Norden sind die Sachsen bestens positioniert, und als Initiator intensiver tschechisch-deutscher Schiffsverkehre bauen sie ihre Bedeutung als trimodaler logistischer Knotenpunkt aus.**

In den vergangenen Jahren hat die Elbe Verkehre verloren. Das lag aber nicht an den Hafenbetreibern, sondern an Versäumnissen der Politik: Diese hat die notwendigen Instandhaltungsarbeiten der Wasserstraße Elbe lange hinausgezögert, so dass es immer wieder zu Einschränkungen im Schiffsverkehr kam. Meist waren es Versandungen, die durch das letzte Elbhochwasser entstanden sind und die hätten ausgebaggert werden müssen. Detlef Bütow, Geschäftsführer der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH, hat einen plakativen Vergleich parat: „Das ist für uns Binnenschiffer in etwa so, als ob auf der A7 zwischen Hannover und Kassel alle 20 Kilometer eine einspurige Baustelle eingerichtet worden wäre. Dann hätte der

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

**Bilderdownload:**

[www.binnenhafen.de/presse](http://www.binnenhafen.de/presse)

LKW auf dieser Strecke auch keine Chance mehr.“ Jetzt aber ist die Zusage zur Sanierung da, und damit Kraft und Energie für die weitere Entwicklung der Standorte. Die begann schon in den vergangenen Jahren. Der Schienenersatzverkehr, den ein Binnenhafen ohnehin anbieten muss, will er regelmäßige Linienverbindungen etablieren, wurde bereits intensiviert; mit den Seehäfen Hamburg und Bremerhafen hat das sächsische Riesa über die Schiene zehn wöchentliche Ganzzüge Fracht – weiteres Wachstum nicht ausgeschlossen.

**Grenzüberschreitende Verkehre mit tschechischen Binnenhäfen**

Die zweite Stoßrichtung bei der Weiterentwicklung der Hafenstandorte geht gen Osten: Die beiden tschechischen Häfen in Lovosice und Děčín gehören bereits zur Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH. Zudem läuft derzeit einmal wöchentlich ein Pendelverkehr zwischen Dresden und Magdeburg, der künftig auch auf die tschechischen Partnerhäfen erweitert werden soll. Neuester Coup der Sachsen: über ein Marco-Polo-Förderprogramm der Europäischen Union Zuschüsse für den weiteren Ausbau der Pendelverkehre zu erschließen. Sobald diese Zuschüsse als Anfangsfinanzierung für die Verkehre bewilligt sind, sollen die Pendelverkehre zu den tschechischen Partnerhäfen intensiviert werden. Gefragt sind diese Verkehre insbesondere für Massengüter wie Eisen- und Stahlschrotte, Flussspat, Düngemittel, Holz, Getreide oder Futtermittel. „Wenn der Markt dies hergibt, werden wir auch Behälterverkehre installieren“, denkt Bütow bereits jetzt weiter.

Bütow sieht mehrere Voraussetzungen, damit diese Verkehre auch von den Verladern angenommen werden – die wichtigste ist die Zuverlässigkeit: Die Binnenschiffer müssen ihre Abfahrten garantieren, sonst können sie auf den langen Distanzen keine Fracht weg von der Straße und hin auf Schiene oder Schiff locken. Die Zuverlässigkeit ist dabei sogar entscheidender als die Schnelligkeit: Ob die Fracht am Tag 1 oder am Tag 3 ankommt, ist oft nicht kriegsentscheidend. Wichtig sei vielmehr, so Bütow, dass die Fracht so pünktlich ankommt, dass sich die Kunden auf die zugesagten Zeiten verlassen können und so ihren Betrieb rund um die Ankunft einer Sendung reibungslos abwickeln können. Aus diesem Grund ist die Bahn als Ersatzverkehr in Zeiten von Hoch- oder Niedrigwasser ein wichtiger Baustein in der Weiterentwicklung der sächsischen Binnenhäfen. Detlef Bütow: „Nur dann, wenn sich alle am Transport Beteiligten auf unsere Verkehre verlassen können, haben wir die Chance, weitere Kunden zu akquirieren. Der LKW ist für die Nahverkehrsverteilung und für die schnelle Zustellung das ideale Transportmittel – Massengüter oder solche, die auf weite Reise gehen, gehören auf die Schiene oder aufs Schiff. Der Hafen spielt hier die entscheidende Rolle: Wir sind das leistungsfähige Hub für die Verknüpfung der drei Verkehrsträger.“



Der Hafen in Riesa gehört ebenfalls zu dem Verbund Sächsischer Binnenhäfen. (Bild: Sächsische Binnenhäfen)



Extra-schwere Lasten sind auf dem Binnenschiff gut aufgehoben. (Bild: Sächsische Binnenhäfen)